

第 5 回 武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会議事録

会場：武蔵野市商工会館

日時：平成 22 年 7 月 28 日（水曜日） 19 時～21 時 10 分

（事務局）

予定の時刻となりましたので、ただ今から第 5 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会を開会いたします。

本日も、お忙しいところを、ご出席くださりましてありがとうございます。私、事務局を担当しています東京都都市整備局外かく環状道路担当の村瀬と申します。宜しくお願いいいたします。

はじめに注意事項を申し上げます。携帯電話は、マナーモードにするか、電源をお切りいただきますよう、お願いいいたします。会議中は進行の妨げになりますので、私語や拍手などはご遠慮いただきますよう、お願いいいたします。会議中の撮影につきましてもご遠慮いただきますよう、お願いいいたします。なお、取材におけるカメラ撮影は、資料確認が終わるまでとさせていただきます。また、本日の話し合いの会では、議事録を作成するため、録音を行っております。発言の際には挙手をしていただき、司会者からの指名の後でマイクを使ってご発言をしていただきますよう、お願いいいたします。終了時刻の方は、午後 9 時を予定しておりますので、ご協力をお願いいいたします。なお、6 月から 9 月までの間につきましては、省エネルギーの取り組みといたしまして、軽装による執務を実施いたしております。ご理解のほど、お願いいいたします。

続きまして、本日の資料を確認させていただきます。配布資料は封筒の中に入っておりますが、中の方をご確認お願いいいたします。順に、本日の次第と資料番号が、資料 5 1 から資料 5 7 というふうになってございます。なお、資料 5 7 につきましては、濱本構成員から提出していただいた資料でございます。事前送付した資料の中には入っておりません。本日、ここで配布をさせていただきました。また、既にお配りしている、前回までにお配りしている資料につきましても、本日の議題に関係するものにつきまして、再度配布させていただいております。不足している方がいらっしゃいましたら、お近くの担当の方にお知らせください。それではカメラ撮影につきましては、ここで終了とさせていただきます。本日、河田構成員でございますが、武蔵野市の他の会議と重なっているということで、本日は代理として、吉祥寺南町コミュニティ協議会の役員でいらっしゃいます、小餅さんが代理として出席されております。あと、本日の副司会者につきましても前回と同様、「市民まちづくり会議・むさしの」の村井さんをお願いしております。それでは、ここからの進行につきましては、司会者の渡邊さんをお願いしたいと思います。宜しくお願いいいたします。

(司会)

皆さん、こんばんは。暑いですが、また頑張って議論していきたいと思えます。まず、本日の話し合いの会の進め方について事務局からご説明をお願いしたいと思えます。

(事務局)

それではお手元の次第をご覧くださいと思えます。この次の次第 2 におきまして、前回の議事録と議事要旨の確認を行います。次第 3 におきまして、地上部街路の経緯について、次第 4 におきまして、地域の現状・課題の整理ということで話し合いを行っていく予定とさせていただきます。以上です。

(司会)

はい、有難うございました。それでは、お手元の次第に従って、進めてまいりたいと思えます。次第の 2、議事録及び議事要旨の確認等について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

前回の議事録と議事要旨の確認をさせていただきます。まず、資料 5 1の方をご覧ください。前回の議事録でございます。皆さまに事前に送付いたしまして、内容をご確認いただいております。ご本人のご発言につきましては、ご本人のご指示によりまして、修正をいたしております。続きまして、議事要旨でございます。5 2 から 5 4 というところで、第 2 回、第 3 回、第 4 回という 3 回分の議事要旨でございます。前回の話し合いにおきまして、議事の概要がわかるような形でまとめるといってございましたので、そういう構成にいたしまして、作り直してございます。こちらにつきましても 3 回分を事前に送付いたしまして、ご本人のご発言部分につきまして、ご指示に従った修正を行っております。続けて前回の話し合いの会の内容について、簡単にご説明させていただきます。前回では、議事要旨のとりまとめ方法に関する事、昭和 41 年都市計画審議会の議事録の開示に関する事、さらに地上部街路の経緯に関する事でご議論がございました。説明は以上でございます。

(司会)

はい、有難うございます。ただいま事務局から説明がありましたが、議事録及び議事要旨の公表につきましては、すでに構成員の皆様は確認をいただいているといってございますので、議事録及びについてはこの形で公表させていただきます。

だきたいと思っておりますが、宜しいでしょうか？はい、古谷さん。

(古谷)

配布資料の 2 の古谷構成員提出資料のところ、資料番号がついてないのに気が付いたのですが。資料 5 の 2、4 の 。

(司会)

はい、わかりました。資料の 4 7 になるのですか？5 7 か・・・

(事務局)

多分、第 2 回の際にお配りした資料でございますので、第 2 回の資料 7 という形でさせていただきますと思います。

(司会)

2 7 ということで、整理させていただきたいと思いますが、宜しいですか？それでは、次へ進めていきます。まず、お手元の次第に沿って、従って進めて参りたいと思っておりますので、宜しくお願いします。次第の 2 については、今、議事録・・・失礼いたしました。ちょっと勘違いしておりました。それでは、地上部街路の経緯について進めさせていただきたいと思います。前回の話し合いのなかで、今日お見えになっておりませんが、小林構成員から要望がございまして、前回の話し合いの会での発言について、整理して欲しいということございまして。次第 3 地上部街路の経緯などについて、進めさせていただきたいと思います。このことについて引き続き、取り扱ってまいりたいと思いますけども、まず、濱本構成員から資料提出がございましたので、濱本構成員から資料の説明をしていただきたいと思います。その後、東京都から説明をお願いしたいと思います。それでは、濱本構成員、宜しくお願いいたします。

(濱本)

はい、濱本です。それでは、前回の第 4 回の話し合いのなかで、私が述べたことに対して小林委員から、今日はお見えになっていませんけども、論点を整理して欲しいということで、お話がありました。私なりに東京都さんとお話し合いをしまして。まず、用語の整理とそれから意見のとりまとめ、これは論点の 1 番のとりまとめだと思います。その 3 ページ目はですね、その次は、意見のとりまとめに対する私の第 4 回の話し合いの発言の内容ですが、議事録を読み返してみたら、意味がわからないとか、前後の説明不足等、恐縮ですがたくさんありましたので、これを補足していただいて、それと一緒に読んでいただければ、少しは

わかるんじゃないかなと思います。それで、その次、資料がついています、外環計画道路構造図面それからP I協議会が出された成田委員の資料、外環計画についてですね、これは前回も出ささせていただきましたけども、これにつきまして、後ほど、論点をまとめのなかで説明したいと思います。それから、1番最後に3ページで、外環の2は即刻廃止手続きを行うべきものであるということが、3枚にわたって、私たちの意見として、書いてありますけども、これは一応、その次の段階でお話するようになるかと思いますが、今ここまでお話しちゃうと話が续かなくなるといいますので、それはちょっと皆さんで読んでいただいて、頭の中で整理しておいていただければ、有難いと思います。それで、最初に戻りますが、「用語の整理」ですけども、ここに書いてあることは、都市高速道路外郭環状道路とは何だということですが、これは、41年の7月に公示された外環計画のことであって、一般的に外環計画と言っているものです。それで図面から見ますと、3ページ、4ページ目にあるこの図面ですね、この1番上に出ている41年都市計画決定道路構造図、あるいは右側にも現在都市計画決定されてる標準的な構造ということで、関越から中央道ということで、幅員40mで自動車専用道路が23m、これ片一方の方が、専用部分、4車線と書いてあるんですけども、これが23mだと、それでその他に幹線街路または一般街路が出て、全体で都市計画、外環計画は40mの幅員ですよと、いうことを私が一体の計画であるということをお知らせしたと、いうところです。それから自動車専用部分とか高速道路とか、現在の外環の本線と言われているものですけども、外環の本線ということがあれば、本線の他にになにか付属があるんだろうということ、街路か付属になるんだろうということ、幅員40mの中に23m(本線)プラスアルファで幅員40mというのが、外環決定したものだと思います。ただ、東京都さんの方はちょっと違う発言がこれから出てくるかと思えますけども、そういうことで、私の方はとりあえず申し上げておきます。それから3番目に、外環の2ということが何だということ、これは、今言った外環計画の名称でありながら、これも第4回のところで説明がありましたけども、現在のその今の外環計画と同じように幅員23mで自動車専用道路があって、その他にまだ街路が付いていると、で、これは1番最後に書いてある東京都さんの平成20年の3月の街路についての図面の中に、41年の決定計画の中に外環の2ということで幅員40m、それで、23mの高速道路外環と書いてありますけども、これは私、よくわからないんですけども、そういう説明がどこで出たのかわかりませんが、41年当時は幅員40mの外環の2ということは聞いていますけども、高速道路の私が先ほどから言っている、自動車専用道路と言っているところ、専用道路とか自動車専用部とかということで、高速部分だと思えますけども、外環ということとはちょっと出てくることはちょっと不思議だなと思ってます。それから、1番最後の外環の地上の街路というのは、これは正式な用語

ではないと、私は思っているんですね。というのは、P I 協議会で簡単に申し上げますと、P I 協議会の中で、何を議論するかと、何を外環の問題として話すかといった時にですね、P I 委員の全体から簡単にいうと、外環計画がたたき台案で、地下構想のたたき台案が出ているので、本線については地下であるということで、外環の本線については、地下構造を基に話し合いをしたいということで、こういう話になりました。そしてその時に、残る街路については、本線が地下の話になりますので、そこで初めて街路が地上街路ということが出てきたということになります。それから、もう一つはその図面の後に成田委員から出てました、「外環に係わる計画について」ということで、文章の中にはポッチが二つありますけれども、上段ですけれども、外環に係わる計画について、今、議論している計画案、高速の必要性の有無と地上部街路の議論を切り離して、高速道路の議論はある程度集約された段階で、地上部街路の議論を行うものとする、ということになって、そういう約束事でP Iを行ったのですが、皆さん方もご存知のように、結果的には約束通り議論ができなかったということです。ここでわかるように、私が先ほどから申し上げている外環の計画というのは、外環本線というか外環の専用部分が23mの他に地上部街路もありますよと、いうことが、そこで証明されていると思いますので、外環計画というのは、23mじゃなくて、40mが正しいと判断しておりますが。ただ、先ほど申し上げましたが、後ほどまた東京都からちょっと反論が出てくるとは思いますけれども、私は、そう申し上げておきたいと思いません。それで、元へ戻りますけれども、前回、何を話したか、私は5つのことを申し上げたと議事録に記載されておりますが、よく考えてみると、7つになってます。で、1つは、第146回の都計審の議事録のことを提示して欲しいということをお願いしたと思います。それから2番目に自動車専用道路と幹線道路、外環計画はですね、自動車専用道路部分と幹線街路が一体となってできた計画です。先ほど申し上げたように40m幅の計画線だということだと私は、申し上げました。それから3番目には、立ち退きの問題ですけれども、東京都さんの方からも回答がありましたけれども、1000軒というのはありえないということは、ここでもわかるように、外環のP Iでも確認しておりますけれども、外環計画は立ち退きは3000軒ということをやっていますから、3000軒ということは、40m幅で計算されておりますので、外環計画というのは、あくまでも本線を入れて、街路部分を入れてプラスして幅員40mだということもここで言うんじゃないかなと思ってます。そして、4番目には外環の2の話し合いをやることに疑問があると、私は申し上げました。外環の2は、簡単に言うと今、死に体ではないか、ということでありまして、計画のない計画道路と言わざるを得ないと申しあげました。で、都市計画変更時においてですね、廃止すべきものであったのですが、これを行わないで現在まで来ましたので、ちょっとおかしいということで、今これから

議論しようということを、例えば20年3月に東京都が発表された3つの案というのは、別の問題で、外環の2とは別の問題であるというふうに私は思っております。外環の2というのは、そういうものではないと、41年に決定されたときはそういう内容のものではないと。20年3月に出た東京都の3つの案というのは、後から作られた問題であって、これは我々住民側から言うと、新しい案を押し付けるような問題であるので、外環の2ではないんだということを強調したいと思っております。そのことについて5番目ですけども、どうしても道路が必要だというのであれば、外環計画決定場所でなく、真の道路の必要性を新たに示していただいでですね、新しい道路として提案すればいいんじゃないかと、まず、そういうことを申し上げたいと思います。そしてそのなかで、外環の2というのは、必要ないという、41年の計画の内容ではないのだから、これは白紙にすべきだということであります。それから6番目に申し上げたのは、練馬の問題ですけども、練馬の問題については皆さん方、ご承知じゃない方もいらっしゃるんですけども、PI協議会で外環の計画線の問題で話し合いをするときに練馬が今、渋滞しているということで、何が問題かということで、もし、その渋滞の問題が解決しなければ、外環が南下した時にあるいは練馬と東八道路で問題が起こるだろうし、また世田谷の246ですね、それから世田谷の東名のところで渋滞するということを含め、2度と起こしてはならないということで、なぜ外環の練馬の問題を解決しないんだということを東京都さんに質問しました。これをきちっとやれと、いうことでお話をしました。で、その中で武蔵野市にもちょっと問題がありました、簡単に言うと、私がこの前、東急大通りと言ったのは、誤りで吉祥寺大通りですね、訂正させていただきます。あそこの16号線かな、ですね、それが立野町まで、武蔵野の区分はきちっと拡幅したんですけども、それ以降、青梅街道までは、練馬区で言うと、補助139号線でしたかね、その番号で計画線となっていますけども、練馬区はやってないということで、こういうことがあると、やっぱり外環のいろんな問題が出て、渋滞するということですから、それを含めて練馬問題として、取り上げて欲しいということです。それから7番目に申しあげたのは、国と東京都に対して、これは外環の本線というか大深度になった問題について、いろいろ地域PIをやりましたけども、我々住民の意見について、きちっと説明できてないと、そのなかでなぜ、外環を促進しなければならないのかということをお願いしたので、きちっと対応の方針についても責任をもってやって欲しいということで要望として申し上げたところです。これがこの間、私が申し上げた内容で、意見のとりまとめとすることですが、大きく言うと論点の整理ということになりますけども、論点の整理となりますと、今日の話合い、外環の2と地上部の話し合いについても、論点になりますから、ちょっと大きなことになりますので、これは省略させていただいて、まず意見のとりまとめとい

うことにさせていただきました。以上です。

(司会)

はい、有難うございます。続いて東京都さんからございますか？はい、宜しくお願いします。

(香月)

東京都の方からただいま濱本構成員から用語の整理と前回の発言における意見のとりまとめについて、ご発言がございましたので、まず、用語について東京都から説明させていただきます。失礼ながら、着席させて説明させていただきます。正面のスライドをご覧ください。これは昭和41年7月に都市計画決定された都市高速道路外郭環状線と幹線街路外郭環状線の2を断面図に示したものでございます。なお、この断面図は、関越道から中央道間の標準的な断面でございます。中央にあるのが都市高速道路外郭環状線で、高架構造で幅員は23mでございます。この外郭環状線と重複して地表部には、幹線街路外郭環状線の2が幅員40mで都市計画決定されております。これらは、それぞれ別々の都市計画道路として、都市計画決定されておまして、2つは一体の都市計画ではございません。専ら自動車のための用に供する自動車専用道路は都市高速道路外郭環状線のことを指し、略して外環と呼んでおります。幹線街路外郭環状線の2を略して外環の2と呼んでおり、高速道路である外環と区別しやすくするために地上部街路と呼んでおります。次に前回の話し合いの会でのご意見につきまして、大きく分けると、1つ目は議事録の開示に関する事、2つ目は自動車専用道路と幹線街路が一体であるということ、3つ目は外環の大泉インターまでの供用に伴う、練馬区における課題への対応について、4つ目といたしまして、対応の方針について、以上、4つに集約されると考えられます。これらについてご回答いたします。1つ目の昭和41年の都市計画審議会の議事録の開示ですが、前回もお話したとおり、情報公開条例に基づき開示の手続きをしていただければ、写しの交付というものは、これは可能な形ということになります。ただし、手数料をご負担していただくこととなります。前回、西村構成員からも話し合いの会として開示請求はできないかという、ご質問をいただきましたが、開示を請求できるのは、個人、法人、その他の団体とされています。その他の団体とは自治会、商店会、消費者団体であって、法人格はないが、団体の規約及び代表者が定められているものとされておりまして、この話し合いの会はそれについては該当はしておりません。また、市としても開示請求はできないかとありましたが、手続き上は市でも開示請求することは可能でございますが、同様に手数料の負担が生じる形になります。このような問題があることから当方の関係部署と協議いたしまして、閲覧を希望する構

成員の皆様はその資料をご覧いただけるよう、当課、こちらの都市基盤部の街路計画課の外環担当なのですが、当課の方で写しを備えておくということにいたします。なお、閲覧した際にその複写の交付を希望される場合には、同様に条例に基づく手続き及び手数料のご負担をしていただくというふうな形になります。2つ目の自動車専用道路と幹線街路が一体であるということですが、これは先ほどの用語の整理のところでも申したとおり、自動車専用道路である、都市高速道路外郭環状線と幹線道路外郭環状線の2は別々の都市計画として決定されたものでございます。3つ目の外環の大泉インターまでの供用に伴います練馬区における課題への対応についてですが、まず、先ほどご指摘のありました吉祥寺通りの拡幅についてですが、青梅街道より北の練馬区内では、補助135号線という都市計画道路として練馬区の施行で平成27年度までに事業着手すべき優先整備路線として選定されております。これについても公表しております。現在、大泉学園南側から大泉第二中学校について段階的な事業化に向け、検討を行っているところでございます。その他の主な対応といたしましては、谷原交差点の交通対策でございますが、これまで交差点内の車線拡幅や横断歩道橋の設置などの対策を行っております、今後は、目白通りの上り側の方にですね、笹目通りへの左折レーンの設置を予定しているところでございます。また、放射7号線の大泉学園通りから西側の区間につきましては、現在、都施行で事業中でありまして、約7割の用地取得が済んでいるところでございます。最後に対応の方針についてですが、対応の方針とは、国土交通省と東京都で地域課題検討会などを通じまして、地域の皆様からいただいた意見、環境対策やまちづくりなどの外環の事業実施に伴う地域の課題とその解決のための方針を昨年の4月にとりまとめたものでございます。都としましては、国とともに対応の方針の確実な履行に取り組んでいこうと考えています。以上で説明の方を終わります。

(司会)

はい、有難うございました。ここまで前回の小林構成員の最後の発言に基づきまして、濱本構成員及び、東京都さんの方から内容について説明がございました。次は、特にありますか？はい、濱本さん。

(濱本)

今の東京都からの説明もありましたけども、どうしても私は納得できませんので、もう一度お聞きします。私の図面で、この図面を見てください。1番上の41年の都市計画決定の道路図面、ここには外環の2なんて一言も書いてありません。ということは、外環計画というのは、自動車専用道路が23mで幹線街路が入って幅員40mだというのが決定されたんじゃないかと、思います。ただ、ちょっと疑

問に思うんですけども、41年の7月の建設省の告示ですけども、2430号と2428号で出ております。それで、それに基づいて東京都が説明されたんだと思いますけども、もし、それだとすれば、武蔵野市と国にお聞きしたいんですけども、国の篠田さんは前回で発言されたように承知しているということが議事録にのっていると思います。もし武蔵野さんが今言った東京都と同じ考えであれば、41年の計画決定以来、我々の44年間に対して、幅員40m、外環計画は40mだという、公示してきた、説明をしてきたことについて、どういう責任を感じますか？我々住民としては、外環は40mだということで、説明を聞いてますし、外環でも審議会でもどこでもそういうとこで、外環計画23mなんて聞いたこと、全然ありません。ただ、外環の2の中に専用道路は23mだということは、都と武蔵野市さんの都市計画図にも書いてありますけども、今回のこの図面を見ますと、外環の2というのは、41年の時には図面もなにもなかったわけですよ。で、東京都も突然、平成20年の3月にポンとこのスライド出されましたけど、そういう図面が、いかにも正しいかのように、正しいんでしょうけど、そういうことが本当であるならば、外環計画が40mといわれた武蔵野さんはどういう考えなのか国の方は先ほどの議事録で聞いてますので、省略しますけども、ちょっとこれは大きな問題だと思います。我々としては、基本的に外環は幅員40mだと、そのうちの専用部分は23mだ、ということですから、それを覆すような発言をされるのかどうか議会でも審議会でも答弁は一貫してそういう話になってきてるはずですよ。そのなかで、外環反対ということで、市長も反対されたし、住民も反対してきたという、経緯があります。そこのところをきちっとしていただかないと、東京都の言っていること、一部正しいとは思いますが、全部正しいとは思いませんし、国はこの40m幅員だと認定していますからね。私はそういうことだと思います。もしそれが違っているというならば、なぜこの41年の図面がたたき台の時も41年の決定事項ということで、外環都市計画の決定が40mとなってます。ここにも外環の2なんて一言も書いてありません。その件については東京都にもちょっと責任があると思うんですけどね。そのへんのことをもう一度きちっと説明いただきたいと思います。

(土屋)

それでは、まず最初に東京都の方から。前回、都市計画審議会の関係の資料、今日はちょっと付けていないかもしれませんが、お出ししております。そのなかで、41年の計画、都市計画審議会のなかでは、全体としては、その7件の都市計画の議案がありまして、審議されています。そのなかで1つは高速道路としての外郭環状線についての議題、それからもう1つは幹線街路いわゆる一般街路についての案件でございます。ただ、議案上は23区のなかの環状6号線の外側を一括して

見直しているということもございますので、個別にその外郭環状線の 2 という議題の表示にはなっておりませんが、一括した形で別な議題として審議をしていただいているということでございます。先ほど、図面の関係のお話もありましたが、外環の 2 という表示はどこにもないじゃないかという、ご指摘だと思います。そういう意味では、高速道路というのも専用部という表示とそれから一般街路という表示となっております。これは表題にもありますように都市計画決定となっておりますので、我々の理解は少なくとも議題は別々な形で審議をされ、決定がされているということですので、都市計画の施設としては別々な施設ということでご説明をさせていただいております。そういう意味でこの断面のなかでは、特にその外環だとかあるいは外環の 2 というような表示はございませんけども、意味するところはこの断面のとおり、今の二つの都市計画の内容を表示をしていると考えております、以上でございます。

(司会)

はい、では古谷さん。

(古谷)

今のお話ですが、濱本さんの 3 ページ目、4 ページ目が、の上の方の昭和 41 年の都市計画道路構造図とその下の方の 41 年決定都市計画、これは同じ話なんですよ。それで、上の方で高速道路の土台部分はいったいどっちに属するんですか？ 多分、41 年の方、上の方はですね、その計画審議会ですか、その時の資料のコピーなんじゃないかと思うんですけども、土台のところは、どうなっているのでしょうか。それからまた例えば、中央高速と青梅街道のその土台部分は、いったいどっちに属しているんですか。

(司会)

土台ってどういう意味ですか？

(古谷)

このあしの

(司会)

構造物？

(古谷)

はい、

(司会)

これは

(土屋)

土台の部分については、高速道路としての外郭環状線という計画区域は 23m でございますので、そのなかに含まれているということになると思います。

一般街路としては幅員 40m という形で重複した形で都市計画がなされているということでございます。

(古谷)

それは都計審のその審議の時にそういう形で説明があって今があるのですか？

(土屋)

そのとおりでございます。高速道路としての外郭環状線については、標準幅員 23 m、それから、幹線街路の外郭環状線の 2 という計画には 40m ということでそれぞれ審議されております。

(司会)

古谷さん、すみません。発言をちゃんとしてください。

(古谷)

中央高速の場合はどうなっているのですか？

(土屋)

中央高速の部分とは、中央高速と外環が交差する部分ってことでしょうか？

(古谷)

いえいえ、中央高速が上を走っていて、下に甲州街道がありますね。

(土屋)

既設の部分、今、高速 4 号の新宿線がのっかっている部分というところですかね。

(古谷)

その何号といわれてもわからないのですけどね。

(土屋)

あとで、写真が出てくるかもしれませんが、最終的には確認をさせていただきたいと思いますが、計画上はこの外環のような形で高速道路としての幅員が何m、それからあそこの場合には、放射 5 号という幹線道路になっていると思いますけども、放射 5 号の計画は、40mという表示になっていると記憶しております。

(司会)

はい、濱本さん。

(濱本)

ちょっと追加で、今の説明を承りましたけども、私の提示した図面の真ん中のたたき台の図と計画変更前の41年の都市計画決定でもこういった形になってますよね、今日現在確認でも。それで、その時のたたき台の説明会も第三小学校で行われましたが、ここでも私は質問しているんですけどもね。そこでも外環の2なんて一言も出てないんですよ。これが外環だと言われているんですよ。だから、23mが確かに専用道路というのはわかるんですけども、こういう一般街路も入れて外環計画だと言われている以上は、これを市民にそういう説明してもですね、途端に、今日現在、平成20年の3月からですね、23mが高速道路の外環だと言われちゃうのもちょっとおかしいと思いますし、非常にこれは大変なことだと思いますね。あとで、私のまた3枚の意見で1番最後に述べるところがありますけども、その前にですね、申し上げたいんですけども、この間、審議会の議事録でお話しましたけども、今回は議事録じゃなくて、審議会に出る前の議案書というのを、外環の2とか外環とかあると思うんですよ。その議案書を出していただきたい。それで、なぜこういう構造図が都市計画の決定の時にこういう図面がね、外環だといわないならば、なぜこんな図面を出されたのか、皆さん方はその当時はまだお生まれになられてるかわかりませんが、我々としてはその時から、外環は40m幅員だということを聞いてましたので、今、ここで傍聴されている方ほとんどがそうだと思いますので、これが外環が23mだけだと言われちゃうと、全然議論できません。ですから、そのへんのところをもう一度確認するなり、議案書を出していただきたい、ことを今、要望いたします。それから、もう1つは都市計画の議事録につきましては、これは皆さん方にできたら、ぜひ閲覧できるようにしていただきましたので、見ていただけるなら、見ていただきたいと思います。ただ、何も外環の2とか外環計画については細かく書いてないと思いますので、

ちょっと41年の計画決定時代ですね、なんかごまかしというか、何だかんだでやられてる。それで、もう1つ聞きたいのは、54対50ということで、決定したんですけども、この時はどういう内容の中身なんですか。ということと、もう1つ、この間の平成19年の都市計画変更したときの議案書がありますよね。それと、国幹審に出された、ありますよね。それも出していただけませんか。これは正式な議案の計画決定した内容だと思うんですよね。この議案書はほとんどが出てないですよ、ほとんど。どこでどういうことで国幹審とか、都市計画でもわからないんですけども、議案書というのは、我々見たこともないし、おそらく国から都とか武蔵野市にも来てないんじゃないかと思うんですね。もちろん、住民には来ないと思いますし、審議会にも行ってないと思います。ですから、議案書を見ないと全然議論できないと思いますので、そのへんをもう一度確認させていただいて、この計画の問題については、私は質問は終わりたいと思いますけどもね。で、最後にもし時間がありましたら、その3つの私の3ページの提案を説明させていただきたいと思います。以上です。武蔵野さん、今日は答弁できなかったら、結構ですから。改めてやってください。

(司会)

東京都さん。

(土屋)

それでは、まず議案書の提出というお話ですけども、議案書についても公文書という扱いになります。従って、議事録同様にですね、会議資料として提出することはできません。ただし、先ほど、ちょっと申し上げましたように議事録については、当課の方で構成員の皆様方にご都合がいいときにご覧いただけるような体制をとろうと思っておりますので、そのなかで、対応を一緒にさせていただければと思います。それから、41年の都市計画審議会の54対50の内容ということだと思いますけども、都市計画審議会、特別委員会を通じまして、7回の審議がされています。そこで一番最後の都市計画審議会の時に、その日に都市計画決定をするのかどうかということに対して決をとると、それが54対50だと記録に残っていると私は記憶しています。そのあと、各議案ごとに個別に採決をしていると記憶しています。以上です。それから19年の部分についてもですね、どういう対応ができるかどうか、そこは検討させていただきたいと思います。以上です。

(司会)

はい、有難うございました。だいぶその話が、この会の当初の目的からだいぶ離れて議論されている、それは、その前段としての大事なところだというのは非常

にわかっているのですけども、なかなかこの場所で意思決定するような話ではないので、少し整理をさせて先へ進めいきたいと思うのですけども、他にご意見はございますか？はい、恩田委員。

(恩田)

今、濱本構成員から武蔵野市に質問が受けましたので、それに対してちょっとお答えしたいと思います。外環、要するに高速道路としての外環とそれから外環の2の取り扱いの問題ですけども、市としては、やはり別々の告示で都市計画として定められているという認識をもっております。ただし、当初、昭和41年の時には外環の2の議論と言うのはやはり遡ってみますと、ちょっとそのへんは明確ではないところがございます。それで、市としてはその当時やはり外環問題としての捉え方として、40mということを考えてございましたので、外環本線の計画のあり方とかそういう問題よりもこの道路として40mの問題が生じているんだと、いう捉え方で外環問題として40mを議論してきたというところがございます。それから、都市計画図でもですね、本市の場合は、告示行為が違うということで、計画線を2本ひいておりまして、そのなかで外環の2については、40m、それから外環本線については23mというような表記の仕方をしておりますので、計画上を通しては、告示が別々ということで、構造上も別々であると。ただ、問題としては一体と捉えておりましたので、40mの問題であるというふうな認識で対応してきたと理解しています。

(司会)

はい、関連ですか？はい、小餅さん。

(小餅)

二つあります。一つの質問は、都市計画としては別々に決まって、けれども、その2として決めた。で、表示がないけれどその2として決めたという先ほどのお話だったんですけど、その2、表示がないけどとおっしゃってましたけども、いつからその2という表示を加えられるようになったのか、というのが最初、一つの質問で、一つは意見で、議事録の提示についてのご回答なのですが、ご丁寧だったと思いますが、私から言わせればクドクドとおっしゃってくださったのですが、その2について話し合おうと、お声をかけてくださって話し合っているというのに、そのための資料が出せないということがどうなのかというのを、意見として申し上げたいと思います。

(司会)

それは意見ということで宜しいですか？意見で宜しいですか？はい、古谷さん。

(小餅)

一つ目は質問です。

(司会)

では、あとでまとめて。はい、古谷さん。

(古谷)

はい、今のですね、武蔵野市のご説明と関連するのですが、この間のテレビでもですね、土屋さん、やはりあれは石原発言のことですが、どうも私的なことらしいというお話だったとのことでしたが、少なくとも都としては、その知事の発言が私的なことだと済ました怠慢さというのはあるんじゃないかと、思うんですね。それは結果としては、住民についてはですね、全部がそのことで地下へ入ってしまう、立ち退きしないで済むというふうな誤解を与えたのは、あの発言でお認めになったことだと思うんです。という点を私は確認していただきたいのですが。

(司会)

糸井さん。

(糸井)

ちょっと 20 分ばかり遅れまして、経緯がわからない部分もあり、失礼しますが、今の関わりのなかで前回、僕がたびたび大臣が現地へ訪れて、意見を言われたということに関して、土屋さんはあれは単なる大臣の感想だというようなレベルのお話をされたと思うのですが、大臣が発言したことによって、凍結されたのですから、あるいはその後の石原知事の話によって地下になったのですから、その辺の経緯を初めて今回ここに参加された人もいて、情報の共有化ができてないところもあるでしょうから、そういうところについては、もうちょっとしっかりとした情報を出してもらいたい。この間、テレビでなるほどなと思ったのは、映像で出しましたね、フジテレビだかどこかが。あれは非常に初めての人でもよくわかりますから、皆さんの方の説明責任として、初めての人でも理解できるような形で情報をきちっと出していただきたい。皆さんの方の計画なんだから、それは皆さんが説明責任をきちっと果たす役割というのがあると思うんですね。それともう一つ、武蔵野市の市長と話す会というのがあったんですけども、それに出れなかったのが、質問状として出した結果として、外環その 2 についての武蔵野市長の返答について答えがきているんですけども、今、読み上げますが、東京都からは、地域の現状や課題を示すデータが提出されているとは言えず、現在のとこ

る、十分な議論には至っておりません、これは全 4 回のここで議論した中身も踏まえてのことです。つまり、最新の武蔵野市の代表者が言っている言葉です。これは、恩田さんも檜山さんも十分ご存知のことだと思うんですね。こういうことからしても、皆さんの情報というのが、すべからくあいまいな情報、不明確な情報、それから、ほとんど出しても意味の無い情報をもってきて、先導していると、おまけに毎回 2 時間しかないのをわかっていながら、ほとんど本質的な話に至らないまま終わってしまう。で、今日も 2 時間で終わりでしょ？何回やっても 2 時間じゃ足りないのをわかっていながら、もうちょっとどう工夫をする気もない。そういうのはね、ちょっとまずいと思うんですね。もうちょっとしっかりとした情報なり、返答なりをもってきていただきたい。

(司会)

はい、有難うございました。他にございますか？はい、西村さん。

(西村)

濱本さんの話が続いて、東京都の土屋課長のお話のなかで、やっぱりその自動車専用道路と幹線道路が一体のものであるか、別のものであるかということが一つの問題というか、課題になっているわけですけど、土屋課長は二つは別のものであると、おっしゃったことでは、私にはこうやっぱり飲み込めないというか、これこれこういうことの上で、これは別のものであると、なんていうか、根拠というのが、もう少しちゃんとお示しいただかないと、ここの極めて大事な部分というのが、よくわかりません。で、例えば、濱本さんのお出しになった図面のなかの平成 13 年のたたき台の文章ですかね、現計画自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路としますと、これはたたき台の時の話ですが、全線、地下の高速道路にするとなっているわけですよ。こういったことが、こうあるなかで、大深度のところに行ったところで、40m というか大深度トンネルがこうであると、で、40m は外環の 2 であるといったふうにこう飛躍していっても、新しいのはついていけないというか、そのやっぱり二つが別のものであると言ったことについて、それが議事録なり、図面なり、何かに根拠としてあるんだったら、それはもう少しやっぱり丁寧に理屈というか、理由付けていただかないと、と思います。宜しくお願いします。

(司会)

はい、有難うございました。4 名の方からご意見をいただいたんですけども、これに対して今日、回答できるものはございますか？はい、東京都さん、お願いします。

(土屋)

先ほど、外環の 2 の表示がないというふうに言ったのはですね、この断面図のなかで表示がないということを使ったのでございます。で、外環の 2 に関わるこれまでの資料、資料といいますか、パンフレット等についてはですね、一番当初は平成 17 年の 1 月だったと思いますが、地上部街路ということで、外環の 2 に関するパンフレット等をつくって公表しているという経過がございます。それが一つです。それから、議事録の関連については、先ほどちょっとご説明しましたように、前回のところで基本的に、この公文書という扱いになるので、ストレートにこの会議の資料ということには、ちょっと難しいんですというお話のなかで、それでは、会だとかあるいは市の方で請求することができませんかという、ことでお話がありました。それに対するお答えは一応させていただいたということでございます。それから、知事の発言については、私も前回のところで、知事としての思いを発言されたものだというふうに、ご回答させていただきました。ただ、現実にその外環の 2 につきましては、都市計画上はそのまま 41 年の計画のまま残っているのは事実でございます。で、この計画の内容についてやっぱり何らかの形でその見直しだとか、検討していく必要があるんじゃないかということで、この会議もですね、そういう意味で今後の都市計画としての方針をとりまとめるにあたって、皆さんからのいろいろな意見をお聞きしようという一環として取り組んでいると考えております。

(司会)

はい、有難うございました。他にありますでしょうか？はい、小餅さん。

(小餅)

すみません、17 年の 1 月からとのご返事だったのですが、もう一回聞かなきゃいけないのは、なぜ 17 年の 1 月からそういう表示をいれ始めたのかっていうご説明をしてから、言っていただきたいと思います。

(司会)

東京都さん、お願いします。

(香月)

すみません、先ほど 17 年と言ったのは、そのパンフレットとかそういうので、その 2 というような表記という話なんですけど、元々、昭和 41 年の都市計画審議会の方の、先ほど閲覧できるという話で言ってますが、議事録でも、外郭環状線の 2

という表現をしっかり使っております。ですから、昭和 41 年から外郭環状線の 2 というのは、先ほどのご質問ですと、使っているというご返答が正解です。

(司会)

発言は手を挙げて指名されてからお願いします。もう宜しいですか？はい、糸井さん。

(糸井)

ここで使ったとか、使っていないとか言ってもね、らちがあかないから、当時のテレビ放映、現地の取材だとかね、あるいは大臣が来たときだとか、あるいは陳情に行ったとか、そういう映像のデータがアーカイブのどこかにあるでしょ。テレビ局等を探せば、それを持ってきてくださいな。あの少なくともね、当初、そんな議論なんかは全くしてませんよ。それは当時のそのままの映像を見れば、すぐわかるから、そういう情報を客観的に情報をもってきてくださいよ。僕の質問にまだなにも答えてませんよ。それも含めてお願いします。

(司会)

どうですか？

(土屋)

映像はともかくとしてですね、少なくとも昭和 41 年の都市計画審議会の議事録のなかに、外環の 2 に関する説明がございます。それは前回の資料、第 4 回の資料のなかで、表示をさせていただいております。議事録の閲覧等については先ほど申しあげたように、当課の方に備え置くといったことで、ご覧いただけるよう対応したいと思っております。

(司会)

これをずっとやってもなかなか

(糸井)

あいまいな答えしか言わないから

(司会)

だから、今この段階で、映像を出せと言ってもなかなかできませんので、整理したうえで、やるべきかなと思うんですけども。いかがでしょうか？はい、糸井さん。

(糸井)

僕は無理な情報をもってこいと言っているわけではなくて、アーカイブスのデータとして映像がそれぞれのテレビ局なり、あるいは映像関連企業なり、公社でも、公共的な機関でもいいんですけども、あるはずですよ。だからそういうところで取れる程度のデータでいいんですよ。そんなにお金がかかるわけではない。国交省がP Iの準備会のときにやった外部に対する、ワークショップの費用が3回でいくらだったと思います？1450万かそこら使っているんですよ。そういう費用に比べたら、微々たるもんですよ、借りの費用とか調達費用なんて。そういうことをもう少しまじめにきちっと返答してくださいよ。この場だけで返答するっていうんじゃなくて、もうちょっと毎回毎回、密な情報交換ができるようにしてあげませんか。

(司会)

はい、古谷さん。

(古谷)

これは先ほどの武蔵野市の回答、お話ですね、外環ということで40m全部だということまでずっと説明してきたと、だったら今のお話でも外環という言葉のなかに法律的に外環の2が別にありますといいますけども、いつでも話は外環ということで両方含んで言っていたんですよ。ですから、都知事発言の場合でも外環ということは、当然、道路も無くなることだと、地上の街路も無くなることだと、住民は理解するのが当たり前ですよ。その法律がどうなっているかとかではなくて、住民にどう理解させるかといったことを都側は、完全に怠慢を決め込んで、それで法律ができてからやるんだというのは、これは納得できないということなんです。

(司会)

はい、糸井さん。

(糸井)

今のはね、まさに説明責任がきちとなされてないということですよ。つまり僕らは何もわからないで、ただ法律がこうなってます、法律をここに出しました、情報を出しました、市民は何にもわかってない、市民がわかるような情報をきちっと整理してもらわないと、話したと、あるいは説明したということにはならないと思います。その点、よくご理解をいただきたい。

(司会)

それでは、引き続きまして、地域の現状課題の整理及び確認につきまして、進めたいと思います。

(西村)

その前にもう一つ質問が。

(司会)

西村さん。どうぞ。

(西村)

さっきから手を挙げておりましたけども、今までの話の中で、外環の 2 という言葉は、昭和 41 年から使っているというお話がありました。それから、東京都さんの方では、議事録の写しですか、その何かを準備して私たちに関覧できるようになさってくださるとおっしゃってくれました。で、ここは武蔵野市の地上部街路の話し合いの会ですので、私が東京都まで行かなくても、ある一定期間、武蔵野市にこう運ぶとかなんとか、そちらがおっしゃることを私たちが、あるいは私が直接見れるような方法をやっていただきたいというのが、次の議題に移る前に私がお願いしたいことです。

(司会)

はい、わかりました。先ほどの糸井さんからのお話もありますので、もう一回整理していただいて、こういう閲覧とかできるものは、努力していただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか？

(土屋)

市の方でというお話ですけども、この場合には、当然、市のご了解をいただたく、それからその文章そのものを外に出すといったことに対してもですね、内部的な確認が必要ですので、そこはちょっと検討等をさせていただきたいと思いません。

(司会)

はい、わかりました。はい、黒木さん。

(黒木)

すみません、1点だけ。前回の議事録の事をここで終わってしまうとちょっとあれなんで、1点だけ。宜しくお願いします。先ほどの濱本さんの話の中でもありました図面がですね、やっぱり途中で変わっているとか、やっぱりいろいろあいまいな点が結構あって、それがいろいろ納得できない点がすごくあるなど、感じてまして、前回の中で私が発言した前回の議事録の25ページのなかにあるんですけども、その中で、ずっとこのパンフレットに書かれている言葉で、都市ネットワークの一部として都市計画されたということが書かれているんですね。それは実際の昭和41年の時に、それは言われたのかと、質問した時は、ここで土屋さんはそれは、無かったって書いてあるんですね。で、無かったということは、いつの間にか、この平成20年の時には、それを基に都市計画されたみたいなことが書かれているわけですね。だからそれは実際も本当、矛盾が生じてる、図面が変わってきたように言葉も全部変わってきているわけですよ。そういうのがずっと重なってきて、いつの間にか既成事実みたいになっていることが、感じられるので、もし本当にこの議事録を公開されるとおっしゃいました、閲覧できるとおっしゃってますけども、私らが行って実際、わかったとしたら都はどうするの、というのを聞きたいんですね。何度も何度も都市道路ネットワークの一部とか言っているわけですよ、で、もし無かった言葉をずっと、いつの間にかこの既成事実に行っているということなんで、もし無かったらこういうことはですね、二度と使わないで欲しいんですけども。その点はいかがでしょう？

(司会)

はい、議事録の25ページのところですけども、宜しくお願いします。

(土屋)

前回の黒木さんからのご質問は、私どもが外環の2の機能についてご説明をした、そういう内容をそのまま都市計画審議会のなかで説明しているのかというご質問だったと思います。お答えとしては、都市計画審議会の中で、そのような同じ内容での説明はありませんと、ただし、外環の2についての説明は議事録として残ってますというようなお話をさせていただいたかと思っております。

(司会)

はい、黒木さん。

(黒木)

だからこの文言が使われたのかどうかということを知りたいんですね。この都市ネットワークの一部だとか、自動車交通の処理とか、防災上の向上とか、環境の確

保とか、ライフラインの収容ということが、昭和41年のときに使われてなかったとしたら、と言っているわけですよ、何度も何度も昭和41年にそれを基に都市計画されたとパンフレットに書いてあるわけです、だからそういうことを、もし無かった場合は、使わないのか使うのかと聞いているんですけども。そのへんはどうでしょうか。

(司会)

前回のご質問のなかでは、都計審のなかでそういった言葉を使っているかどうかという、質問でしたよね。議事録を読むと、で、それに対して、東京都は都計審のなかでは、そういった言葉は使っていないんじゃないかという、回答を出したんですけども、それで駄目なんですか？前回の質問については、そういう回答で終わっているんですけども、今のご質問はまた違う話ですか？

(黒木)

そういう意図も含めて質問したんですが、前はきれちゃったんで、言えなかったんで、今言っているわけなんですけども。ですから、この図面もそうだし、なんかいろんなものが微妙に変わってきているんですよ。だからその文言一つにしても、そういった決まっていなようなことを後付けで、さも41年のことを皆知らないわけだから、ネットワークを基に都市計画されたみたいなことをいうことは、おかしいのではないかと。言っているわけですよ。で、実際に閲覧されてる中で私たちが見て、無かった場合、もしこういう言葉は使わないで欲しいと言っているんですけども、そのへんはどうか、ということを知っているんですけど。あるならいいですよ。

(司会)

はい、東京都さん。

(土屋)

都市計画審議会のなかの議事録のなかでは、ネットワークだとかいう言葉は使われておりません。ただ、実態上、その幹線街路の一部として都市計画決定されているということですから、そこを前提として我々としては、東京の都市計画道路、ネットワークの一部だとして説明をしていたということです。

(司会)

濱本さん。

(濱本)

ちょっと私は今、司会の方から 3 番目の武蔵野地域に関する現状と課題データについて、これから説明をされるというんですけども、その前に今、私なぜここ 2 回にわたってこういうこと何回もお話するかということですね、外環の 2 あるいは外環計画についてですね、きちっと基本的に頭のなかに入っていないんじゃないかと思うんですよね。だから、間違っただけというか、間違っただけで皆さん方と一緒に議論してもなかなかうまくいかないし、それをはっきりしないとですね、これからの話し合いで何を話し合うのかと、なってくるわけですよ。だからこの、現状の課題も結構ですけども、その前にきちっと司会者がですね、今までのことについて、まとめ、どういうまとめなのか、私の質問も含めて、皆さんの分も含めて、外環の 2 について、私が言ってますけども、皆さん言っているのと同じように本当にそれを信用していいのかどうかということがありますし、もしそれを信用するとかしないとかじゃなくて、それを何も考えないで外環の 2 について、地上部分についてね、これから、話し合うといったことなのか。私はこれではきちんと話し合いが必要ないと思うんです。先ほどもちょっと申し上げましたが、今、話し合いをしようとする外環の 2 は 41 年に作った外環の 2 の内容じゃないんですよ。これは皆さん、わかるでしょ。今、黒木委員が言ったように。だから、そんなこと書いてないようなこと、この間、課長さんも言われたように書いてある部分もありましたしね。都市計画審議会のなかには書いてないというのが、司会者も言われたけど、そういう部分と内容が違うことでこれから議論しようとするんだから、今からやられようとする外環の 2 というのは、20 年 3 月に発行されたその内容について、外環の 2、地上部について話し合いをしたいということだと思うんです。そういうことですよ。だから、私はそれを、そういうことでやる必要はないと思うんです。全然、外環の 2 じゃないんだから。だから外環の 2 の議案書を出してくれ、と言っているのは、外環の 2 とは何だったのか、ということを確認、検証してですね、それを納得して、それと同じ事で議論されるなら、わかりますよ。外環の 2、地上部分ね。皆さん、そうでしょ。だって最初から、この幅員 40m っていうのが外環計画についてはですね、高速道路が 23m、外環が 23m と言われてもですよ、立ち退きが 40m 幅員でやっているわけですよ。それで皆さん、認定しているわけですよ。国も東京都も武蔵野市も。そうでしょ。この外環の 2 は、あったとしてもおそらく司会者の方もわかっていると思うんですけども、確かに二層、同じ計画が一つの場所に同じ計画が出てきたんですよ。計画がね。それで、外環の 2 とか消えていたんですよ、はっきり言って。図面上では出ているかもしれないけども、市民とか地域の住民に対して、そういうこと説明を全然やってない。で、国と東京都のたたき台の議論をみても、そこまで外環の 2 なんてあったんでしょうけども、あることは間違いなくあったんだろうけど、そ

うじゃなくて、外環計画ということで、幅員 40m でやってきているわけですから、どうしてもこれから外環の 2 をこれからやるというならば、まず外環本線の問題について、19 年の決まったことからもう一度議論しなければ、私はできないと思います。地上部分については、そこのところもはっきりとしていただきたいと申し上げておきます。

(司会)

大島さん。

(大島)

構成員の一人として申し上げますと、黒木さんの質問に対して、土屋さんの方から都計審のなかでそういう説明はなかったんだというふうに言ってらっしゃるわけですね。そうすると、そのネットワーク云々という言葉が、果たしてどうなのか、すりかえられているのではないかと、普通の人間だったら、そう思うと思うんですね。そういう意味から言って、濱本さんのおっしゃられるようにですね、その点の前提をはっきりと固めないうちに、地域の現状とか課題の整理に移るのは早すぎるような気がいたしております。これが私の意見です。

(司会)

はい、糸井さん。

(糸井)

今の濱本さんの意見、全くその通りでね。前提が全くおかしいのに説明受けたって何の意味もないと思うんですね。ですから濱本さんが言われたことをはっきりしていただきたい。同時に、僕が少し前に言ったことは前回の議事録のなかの 33 ページにはっきりと書いてある、前に言ったことと同じですけども。だけど、土屋さんの返答の部分が出てますよね。どっちにしても 40 年当時のその 2 なんていうのは全く議論されてなくてね、市民の 99% は全く知らなかったことでね、地下化して初めてその 2 っていうのは地域の市民、住民に知れ渡ったことですから、やっぱりそのへんの経過というものを情報として、明確に説明する責任はやっぱり果たしてもらいたい。

(司会)

いろいろ意見が出ていますので、ちょっと一度皆さんの意見を聞きたいんですけども。城戸さん何か意見はありませんか？

(城戸)

今、ずっと議論を伺っていたのですが、あの外環の 2 という言葉が使われているかどうかは別としてですね、この都計審の議事録についてのご説明、これまでのご説明を伺うと、この地上部街路は外環の付属道路とか関連道路ってことになってますね。いかがでしょうか、その点は。

(司会)

はい、東京都さん、お願いします。

(土屋)

都計審の議事録のなかでは、関連する街路というような表現を使っております。

(城戸)

今でもそうお考えですか？今これから作ろうとしている、いわゆる外環の 2 っていうのは。

(土屋)

少なくとも今作ろうということで、この話し合いをもっているという認識はございません。先ほどお話したようにですね、都市計画としては、その 40m の計画がそのまま残っております。そういうなかでそこに重複した形で計画されていた高速道路の高架構造部分が地下に構造変更になっているということで、外環の 2 について、やっぱりその都市計画として、改めてその見直し等をしながら、都市計画としての方針を取りまとめていく、ということがまず前提になると考えております。したがって、その為のその意見をお聞きする場としてこういった場を設けているというわけでございます。

(城戸)

そうすると・・・

(司会)

発言は議事録をとっておりますので、手を挙げてお願いします。城戸さん。

(城戸)

そうすると関連道路か付属道路かということは、はっきりおっしゃらないわけですが、実際問題としてそういう道路ができたことを考えると、これは高速道

路と並行して走っているわけですね。そうしますと今、高速道路の無料化の社会実験をやっていますが、今朝だか昨日だかの朝刊にも出ていましたけども、無料化するとですね、数倍の交通量になるわけですね、そうしますとあきらかに地下の高速道路に比べると地上部街路の方が、数倍の交通量になると考えられるわけですね。そしたら、これ付属道路でも関連道路でもないわけですよ。ですから、これは全く違った計画だと、先ほどから言われているとおりなんです。私はそう思います。

(司会)

はい、有難うございました。佐野さんご意見ございますか？

(佐野)

私の方はあまり深い知識がないので、この会をずっとお聞きしてきまして、かなり混乱しているような状況で、私の方からこうという意見はなかなか申し上げにくいのですが、ただ非常にわかりづらく、何も決まってないのかなという印象を強く受けています。国、都、市、地域の方々から最新の情報とご意見をお聞きして、自分も生活に密着する道路の問題を考えてみたいと参加しましたが、決定かとあきらめていた地下化の本線ですら白紙もありとの意見も聞こえ、外環道路についてはまだ何も決定事項はなく、これからの話なのでしょうか？よくわからず、意見も申し上げにくい状況です。

(司会)

はい、有難うございます。まあ、何も決まってないんじゃないかと、都市計画上の決まりは東京都の方は、都市高速道路の外郭環状線、外環、23mの部分ですね、それと、司会者は意見をいっちゃいけないんですか。地上部街路って、今言っている分は、これは幹線街路という意味のなかの外郭環状線ということで、その2という名前がついて、二つあるというのが東京都さんの考え方でございます。で、これは両方とも都市計画審議会に議案を別としてかかって、決定されて告示されているよと、これは都市計画法の旧法の時代ですけども、そういう形で、法律上の問題点でいうと、濱本さんの意見は、外環というのは、一体で40mなんだと、外環も外環の2も一体なんだと、ということなので、これは外環の2というのがね、他でも出てましたけど、いつから付いたんだとか、そういう議論になっているわけなんですけども、基本的には2本あるんですよというのが、東京都、国、武蔵野市の考え方、それに対して、高速部が下に入ったんだから、外環そのものが無くなったという考え方のご意見をもっている市民の方もいるということで、もう完全に行き違っちゃってるんですね。考え方がね。ですから、先ほど、先に進め

ないじゃないかと、いうご意見もありますけども、基本的にこの会そのものは、法的な話をここで結論できる会議じゃございませんので、皆さんの意見を聞いて、今後の検討だとか、課題を整理して、やっていくという、そういう意見を聞く場所だというふうに私は理解しているんですけども、法律論になっちゃいますと、ここで議論はなかなか難しいのではないですか、というのが私の考え方なんです。ただ、糸井さんが言われたように、もう少しちゃんとした情報が欲しいよと、いうことを承っているという状況なんですけども、そんな状況ですね。ですから、やはり長い時間かかってここまで来ていますから、時代時代において使っている言葉なんかも違うというところも、パンフレットであったという、ご指摘もありましたけども、外環本線と言われているのが、都市高速道路外郭環状線、23m、高速部、高架部ですね。これが今度、地下に入りましたけども。で、もう一つは、地上部街路という、今話している場所はですね、それをそのなんていうか、機能を収納する、高速部分の機能を入れるスペースのなかの、もう一つ幹線街路として位置付けている外郭環状線の2になってるわけなんで、地下に入っちゃうと、その外環の2と言われているのが、40m残っている、計画上残っていると、で、これをどうしましょうかと、皆さんの意見を聞いて、今後検討していきたいというのが、この会の本当の趣旨だと私は思っているんですけども。そういうことで、会はあるということでご理解いただきたいと思うんですけども。いいでしょうか？佐藤さん、ございますか？

(佐藤)

佐藤です。先ほどからですね、濱本さんとか糸井さんのお話を聞いていて、つまりこの会でこれからやろうとしていること今日で5回目になりますか、つまり起業者の説明もですね、外環()は先々これ地上部100%用地買収となる計画ですけどね、そうしますとね、やがてはその東京都道路行政権限で、(都道ですから、)いわば事業認定とか、それからトンネルで外へ出るときの国道との接点、それから国交大臣に事業認定を申請するとか、ということになったときに、今までのこういう小さな会合でも今までの意見、これが全部記録されているわけですよ。だから起業者側もう少し、責任もってちゃんとした経緯も含めて、説明しておかないと、先々で事業の認定をとっての収用事件だ、行政訴訟だとなったときに起業者側が負けますよ。だからそういう事を前提で聞いているんです。かなり矛盾していると思います。昭和41年からその高速道路を高架でつくと、高架じゃ駄目ということで、トンネルいわゆる大深度になった。その40mと同じ幅ですね、都道が今度、道路を外環の2と称してつくりようとしているわけですよ。これは要するに100%生爪を剥がすように、杉の皮をはぐような、こんな計画はおそらく都市圏では、全国でやったことないと思うんです。仮にこれが進んだとしてもです

ね、地上を買収してその下を高速道路、地下をつくるならいいんですけど、下をやりながら地上部を、15年くらい塩漬けにしてですね、やっていこうとしている、任意買収がはじまると、最終的に強制買収までいたる、そうすると、ぺんぺん草が生えましてね、除草シートを、番線はって、緩衝地帯なんかできると戦場になりますよこれから10年、20年先を前提にすると今の担当者もおそらく半分以上は変わると思います。私も経験ありますけど、その時ばかりで、過ぎたらいいんですよ。だからそういう前提で、説明しておかないと、こちらにもこの記録が残っていくわけですから。将来、収用事件だとか行政訴訟になったとき、起業者側は不利ですよ、ということで意見を申し上げておきます。宜しくお願いいたします。

(司会)

はい、有難うございます。田徳さん、ございますか。

(田徳)

田徳です。ちょっとここ2回ぐらい仕事の都合で欠席していたのですが、感想から言うと、あんまり進んでないなと、いう感想です。僕もあまり知識はない状態で、インターネットであるとか、調べられるもので、勉強するなり、している知識しかないんですけども、知識に関していうと、座学でもなんでもいいので、ちょっと誰か詳しい方、かいつまんで教えてくださいましたらいいかなって、この場とは別についてというのが、個人的には欲しい場ですね。ここで説明を求めても皆さんと知識レベルが違うので、時間の無駄遣いになるかなと、いうのが一つ。あと、議論のなかで40年前に使った使っていない、解釈が含まれている含まれていない、っていう議論ははっきり言って不毛かなと。40年前と一言一句変わっていけないもんじゃないと、僕は思いますし、やってる方だって当然違うわけですから、だから、何が変わったのかと、あと、どう変えたいのか、用途だって、人口比だって変わっているんだから、込めたい思いとか、機能って変わっていくものだと思いますので。で、それに、皆様が納得できるかどうか、っていう議論ができたらいいいのかな、と思いますので、書かれてる書かれてないの確認はいいんですけど、その妥当性とかあまり言ってもしょうがないのかなと。変わった内容の妥当性を議論したいなと思います。あと、この高速道路の話、40mの話、僕の解釈がもし間違っていたら、すみません。40mの前は計画があって、もともとの目標にしてた、大きい物、ようは高速道路というのが地下に埋まる方向にしましたと、残りをどうしましょうと、40mで、買収をかけようとしてたんで、この計画がまだ残ってますよと。で、せっかく使うんだったら、どういう使い方にしようかな、っていう議論がしたいです。で、もしも使わない、いままでいいねと、地下を

掘ったらそれいいやというんだったら、それでいいやっていう話をしようとしているのかな、という認識なんです。それでいいんですかね。とうこれが最後の質問なんですけどね。

(司会)

はい、もともと会の目的にも要綱にも書いてあるように、現在の都市計画道路区域を活用してですね、道路を又は緑地を整備していきたいという考え方も一つありますよと。それから、都市計画道路区域を縮小して、もう 40m も要らないと、ですから、縮小して必要な幅員で、車道、歩道を整備していきたいと、いう考え方が一つ。それから、代替機能をね、確保できれば、廃止してもいいよと、いう考え方が一つ。その 3 点について、この会では、議論して欲しいというのが、この設置要綱の目的でございます。ただ、この 3 点のほかに、今言われているのは、もともと、都市計画そのものがおかしいんだと、いうことと、それからまた要らないと、いう意見が今、出てきているわけですよ。ですから、そのへんがちょっとごっちゃになっちゃって、会が先に進まないのは、どうも入口だけで、ずっとやってきてる傾向がございますので、できれば、少し整理しながらやっていかなければいけないし、先ほど、佐野さんからご意見がございましたように、もう少しレベルが、ずっと携わってきた人と、最近こちらにお住みになって、感じたこと、携わった方では、だいぶ違いますので、ちょっとそういうズレもあるんじゃないかなって思っておりますけども。基本的には、小林委員が前回言ったのは、その濱本さんの説明に対してよくわからないと、論点を整理してほしいと、いうことで、司会者の方は何やってんだと、お叱りを受けたんですけども、論点はないうんですよ。正直いいまして。私最後に言いましたけど、これは争うことはあるかと思っておりますけども、その正しいか正しくないかという話をここでしてもですね、始まらないんですよ、正直言って。ここで決定できる話じゃございませんので、ですので、私は先ほど次のところへ進めたいといったのは、それはそれとして、また別の場所で議論してるところもありますので、地域の現状だとか、課題だとか、そういう整理をやったりね、このなかで進めていきたいな、っていうふうに思ってたので、ちょっと急いじゃったかもしれませんが、そういう議事を進行したわけなんですけども、そういうことであるんですが。どなたか、まだ泉さんからも聞いてないので、泉さん、どうでしょうか？

(古谷)

今の説明に補足したいのですが。

(司会)

はい、どうぞ。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

今、いくつか理由をあげられましたけども、もう一つは、ここに住んでる生活権、人たちの生活権をどうするんだって、一番大切なところが抜けているんです。ということです。

(司会)

はい、有難うございました。泉さん、ありますか？

(泉)

本宿コミセンの方から来ているんですけど、先ほどから外環その2の根拠、それについて、議論がされてるわけですが、私も昭和41年云々というのは、全然そういうのとは関係のないところで住んでましたので、そういう点では、根拠はどうなっているのかは、是非聞きたいなということは確かでございます。そういう点で、しっかりしたそういう都計審の議事録ですか、示していただければそれは有難いと思います。そういう点では課題があるにしましても、一方では、都の方で代替案を3つ出して、それについて、皆さんに意見を聞きたいと言われるわけですから、この点に関しますと、原点に帰ったつもりで、議論する価値はあるんじゃないかなと、私は思います。41年というのは現在から45年も前になるわけですね。そういう点でその時と現状は本当に変わっているわけで、人口も減少とかなんとかある、車も減少とかなっているかもしれませんし、この都市化でも相当違うと、その時の考えとかもですね。そういうことでは、再度原点に戻って、本当に必要か必要のないものかどうかを考えてみる価値はあるわけで、そういう点で私は司会者のいうように、そういう地域の課題とかね、なんとかについて議論する、してもいいんじゃないかと私は、このように皆さん、関係者集まっていることですしね、こういう話し合いの会で召集しているわけですしね。そういうことで私は、価値あると思うんですけどね。

(司会)

はい、有難うございました。井部さんいかがですか？

(井部)

私どもは、地域コミュニティの方から来ているわけですし、どっちかという住民の気持ちをここで思っている代弁することになると思いますが、そういった意味からいって、今、この問題について、住民側の一番いろんなことで話が

かしくなっている元はですね、先ほどから土屋課長からですね、お話がありました、知事の要するに知事は思いを言ったんじゃないかなという、知事さんの発言をですね、内容を忖度して、土屋さんが、議事録にも書いてありますけど、言ってるわけなんですよ。忖度されても、住民の方は困るんですよ。知事、これはどういうつもりで言ったのかと、いうことがはっきりしなければですね、こう言っちゃ失礼ですけども、下僚の方が忖度されて言ってもですね、こういうことはほとんど、何も言ってないのと同じことで、この辺がですね、住民の気持ちとしては、いろんなこの外環の問題についてもですね、起きてくるいろんな問題をですね、原点が実はこの辺にあるんじゃないかと思っているんですね。ここは一つの問題だと思います。それから、さらには私達コミュニティはですね、コミュニティは、まちづくりは、その地域に住んでいる我々がやるんだということを言っているわけなんですけども、この外環の地上部といわれている問題、これから入っていくわけなんですけども、この都市計画道路ってことですよ。都市計画でつくられている、都市っていうのは、やっぱり生きている、動いていく、だんだん変わっていく。今私どもも、武蔵野市、都市マスタープランの改変をやっております。この前、何年前だったか、恩田さん、8年前だったか。10年になる、早いですね。あれから歳をとっちゃったんですね。で、その10年でもってローリングしているという、それがですね、40年前につくった都市計画道路がですね、40年以上前に都市計画がですね、今頃復活してきてですね、凍結していたのを復活してきてですね、言ってみれば、その都市計画が今の都市づくりに役にたつのかな、と住民は思うんですね。この辺もちゃんとした議論を、都市計画とは一体何なんだと。そういう議論も含めてこれからを進めていただきたいと思うんですよ。以上です。

(司会)

はい、有難うございました。はい、糸井さん。

(糸井)

僕も井部さんの言った意見、当然だと思うんですね、昭和40年代の社会構造と今の社会構造は180度違ってる部分があるんですね。ましてや外環道路の通る地域っていうのは、非常に大きく変貌してる、そればかりではなくて、国家の体制もそうだし、あるいは民俗の考え方、風土も変わってきている。それから、公共インフラ整備に関わる考え方も変わってきてますよね。昭和40年代以前の公共インフラ整備っていうのは、地域住民の意見というのは全く取り入れない形で、作られてきたものは多いですよ。成田空港の反対運動なんてそのくちだし。今ある、原発の全国にあるものも、当初の計画がだいたい昭和35年ぐらいから44、5年に

計画されたものですよ。それなんかを反対運動もみてきましたけども、そういうものに対する行政のやり方っていうのは、全く強圧的、で、それが最近、新しい公共施設の建設に対しては、今までのやり方では駄目だということがあって、ダムやなんかは計画決定されたものが、覆されてきたというようなことが起きてるわけですよ。で、僕は外環問題というのが、本当に必要であれば、やっぱり市民に対して、ここは必要性の議論をしているんだから、誠心誠意なぜここに作る必要があるのかということ、やっぱりきちっと説明する必要があると思うんですよ。僕も多少、都市計画をやりましたから、はなっから、僕はこんなところにこの高速道路なんてできるわけないと、思っていましたから、全然問題視してなかったんですけど、なんか知らないうちに上から下にやって、これなら問題ないよみたいな感じ。で、そのうちに、あっという間にその 2 が以前からあったんだよってという話し合いの会になって、最初に僕らが集まって計画を聞いたときには、その 2 なんて全くありませんよ。大臣がここに来て、見たときだって、そんな意識なんか全くなかったことで話をしているんだからね。そういうことがあるから、是非、映像をもってきていただきたい、そういうことを見ればすぐ誰もが納得できる映像を客観的データ、情報ですからね。やっぱり皆さん、もう少しそういうところをきちっと見ていただきたい。で、国交省もそうだけど、道路をつくる、そのものだけしか取り上げないですね。道路をつくるというのは、街づくりそのものに関わるし、街づくりに関わるということは、住んでいる住民に関わるわけですからね、そこはもうちょっと広く見ていただかないと、判断、理解できませんよね。是非、そのへん、司会者の方もお願いしたいし、こう、うまく。

(司会)

はい、濱本さん。

(濱本)

いろいろご意見ありましたけども、最後に私の 3 ページわたって、今日提案している資料があります。これを説明させていただいてから、もし、必要であれば武蔵野地域に関するお話を聞いてもいいんじゃないかと思います。その前に私自身は外環の 2 は即刻、廃止すべきと、手続きをやって欲しいということで、これからちょっとお話をさせていただきたいと思います。詳細については別紙の資料にてご確認して下さい。では、説明致します。その理由として、1 番、別紙で説明しましたけども、現在、掲載されている外環の 2 の都市構造図は、平成 20 年の 3 月に発表したものですよ。昭和 41 年のこれとまったく違い、外環の 2 と別の計画図となっております。先ほどの外環の 2 の計画は、平成 19 年 4 月の外環本線すなわ

ち自動車専用道路、又は高速道路部分を外環本線と言いますけども、大深度化という変更後ですね、決定したあとに、その根拠とされている重要な事実、計画自体の根本的な必要性を欠くに至った。その結果、都市計画基準を満たされていない状態になっていると、すなわち、外環の 2 の計画は、外環本線を嵩上式または高架式ということで、建設することを重要な基礎事実として、41 年 7 月の都市計画しました。しかし、平成 19 年の 4 月の都市計画変更決定によって、外環の本線を高架式で建設するという従前の計画は、大深度方式によって建設するという計画変更され、外環の 2 の計画区域においての外環本線を建設するという、土地利用...の将来の見通し等は、大きく変更されたこととなります。元より外環の 2 計画は、外環本線が建設されている将来の見通しを重要な基礎事実として、決定されたものであります。このことは、41 年の都市計画審議会の審議の際に外環の 2 の計画が、外環本線に関連する道路として、提案されていることも明らかであります。平成 19 年の 4 月の外環本線の変更決定により、外環の 2 は都市計画法に定め、基準に適合していない事だったと思います。それで、2 番目にですね、都市計画法は、施設は適切な規模で必要な位置に配置するということとされていますが、これは都市計画法の 13 条の 1 項の 1 項ですが、外環の本線の計画が外環の 2 の計画区域から無くなったことにより、外環の 2 の計画は適切な規模で、必要な位置に配置するという、都市計画法の計画基準にも適合しなくなったということです。このことは、19 年の外環の本線の計画変更決定以降、東京都が外環の 2 の見直し案として、廃止や、緑地としての利用を含めた 3 案を示しておりますが、この 3 案に現行の計画を維持する案は、含まれていないことを如実に表しています。特に現行の計画を維持する案が提案されていないということは、現行の外環の 2 の計画が適切な規模で必要な位置に配置されているという基準に適合していないということで、これは要らないということですね。それから 3 番目に、申し上げたいのは、東京都は外環の 2 の取り扱いで、皆さんの意見を聞きながら具体的な検討をすすめてまいりますということで、今日ここで話し合いができていますけども、現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地の整備、に都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備、に代替機能を確保して、外環の 2 の都市計画法を廃止、3 案を我々地域住民に公報していますけども、東京都が勝手に作文して、それがあたかもこのことが基本的でなければならないというような検討の進め方にしておりますけども、この件については、法的な根拠は、全く根拠がない。要するに、どのような計画で、どのような必要性があるかも決まってない。わからないというもので、いわば計画のない都市計画によって、住民の権利をこれからも制限し続けようとするものであります。すなわち、平成 20 年 3 月に発表された検討の進め方は、昭和 41 年決定時の外環の 2 とは全く違う、別の計画案を提示されたものであり、このような東京都の態度事態、法的違反に値するものではな

いでしょうか。すなわち、廃止をしないこと事態が違法であり、即刻廃止すべきだと私は思います。強く要望します。4番目にですね、先ほど申し上げた1から3番目の案が出ていますけども、これ一つ一つ読みますと、時間がかりますので、4番目のことは、後で皆さん読んでいただければわかると思いますので、省略します。5番目、都市計画の外環計画の変更がですね、大深度方式の一連の計画が決定したことに関連して、外環変更計画は、外環の2部分には新たに立体構造の範囲が設けられました。この決定事項を施工するためには、外環の2を廃止することが前提であります。ということは法的ですね。立体構造の範囲については、建築基準法に基づく、堅固な地下1階から地上3階までの建物を、自由に建てられると説明されています。また石原知事も先ほどから言ってますように、記者会見で「リニューアルで安心して住める建物ができますよ」と述べてます。それは先にも述べましたが、これは外環の2が廃止することを前提に計画が変更となされたものです。外環の2はこれがこのまま継続されれば、計画変更決定は、「死に体」になり、計画変更の事業化を否定することになります。また違法になります。それでも外環の2を施行されますか、ということです。以上、41年の6月に決定した外環の2の計画は、違法性の高い、計画のない、都市計画であり、今議論を行おうとしている3案は、現行の計画を維持する案では踏まえてない、別の計画であることから、まず外環の2を廃止すべきでないかと思います。その前提として、41年の6月の外環の2の議案書ですね、をまず先ほど申し上げたようにですね、出していただきたいということと、それから、外環の2に対する、もちろん41年の高速道路の外郭環状線もそうですけども、交通量の問題、武蔵野市の交通量の現状と、どのように変わっているのか、その交通量を出していただきたいと思えます。3番目にこれは難しいと思いますけども、やはりB/Cの問題になってくると思います。それで、都市計画変更時の外環本線及び外環の2のB/Cの値を出していただきたいと、こういうことを申し上げて、私が現在の外環の2の話は、議論はやめていただいて、もし新しいこの20年3月に発表された議案で話し合いをしたいというのであれば、これは別の問題ですから、やはり、別のところでお話させていただきたいと思えます。ですから、外環の2は要らないということをもって発言を終わります。

(司会)

はい、有難うございました。東京都さん、何かございますか。

(香月)

今、資料の提示というお話がありましたので、それについて簡単にお話させていただきます。まず先ほどの議案書につきましてですね、先ほどの議事録と同じよ

うに閲覧に供するという形で一応考えておりますので、それで、先ほども答弁しましたけど、市役所です、できるかどうかというのは今後、早急に調整して、対応したいと調整するという事をお答えさせていただきます。2番目としましては、昭和41年の都市高速道路外郭環状線及び外環の2の交通量、これは昭和41年のものですから、その当時の資料をですね、ちょっと確認しまして次回以降ですね、報告等をさせていただきたいと思っております。なお、平成19年の都市計画変更時の外環本線の将来交通量は、平成42年に約9.7万台から10.9万台と推計しておりまして、また外環の2の将来交通量は、今後の先ほどから外環の2の必要性を丁寧に説明していただきたいという、ご意見もありましたが、そういうような関するデータの方で、しっかりとご提示していくといった形でしていきたいと思っております。現在それをどのような形で提示するって形で、資料等のものを準備中でございます。3のですね、外環本線及び外環のB/Cでございますが、昨年の整備計画の決定時の外環本線のB/Cにつきましては、2.9という形で聞いております。また、外環の2につきましてはですね、現在そのまだ都市計画の幅とかですね、そういうものをこれから話し合いで意見を聴きながらですね、これからの都市計画の検討もしていく段階でございます、その移転棟数や事業費などは、現在算出しておりませんので、B/Cの算出というのは、現在、しておりません。以上がこの3つのことでございます。

(司会)

はい、古谷さん。

(古谷)

確かですね、本線のPI会議で出したなかです、地上部とそれから本線の将来交通量というのは出ていたと思うんですけど。

(司会)

今、お答え・・・

(土屋)

地上部の交通量をPIの地域課題検討会でしたか、そこで出したという、ご指摘ですね。それについては、多分、我々は出していないと、出した記憶がございませんので。外環の本線の交通量についてはですね、示しているかと思っております。それから先ほど、ちょっと追加で申しのべさせていただきますと、外環の2の計画というのは、外環本線を計画するだけを目的とした、その計画ではありません。

せん。したがって、そういう意味で、濱本さんのご意見のように、即廃止をするということにはならないと考えております。それから、この場というのは、外環の 2 を強行するために行っているということではなくてですね、それ以前のものとして、その計画を見直していく必要があるだろうと。そういうなかで、その前提となる、地域の方々の意見を聞いていこうというのが、この目的でございます。そのなかで、必要性については今後、いろんな形で議論をさせていただきたいと思いますが、その時の必要性というのは、41 年に遡っても意味はないと思いますので、現時点での必要性、外環の 2 の必要性というものを主体にして、我々の方でも必要な資料等を作成をしていながら、意見交換をさせていただければと思っております。

(司会)

はい、有難うございます。はい、濱本さん、どうぞ。

(濱本)

私が質問した一つで、訂正というか追加で。交通量というのはですね、全体じゃなくて、今 9 万台と言いましたが、そうじゃなくて、武蔵野市の外環の 2 になった場合の交通量はどうなるかと、これはずっと前から武蔵野でも言ってると思いますが、本線も含めてですね。その交通量、全然出てないでしょ。武蔵野関係については、その辺を出して欲しいこと。それから課長から話がありましたけども、私は申し上げますけども、先ほど、城戸委員もお話があったと思いますけども、外環本線自体と外環の 2 は一体であるという、一つの例、40m 付近ということでは、外環の本線が基本であるけども、それに基づいてその補助道路というか、サービス道路ということで、外環の街路も含めて、40m ということで外環の 2 あるいは外環計画が出されたのだと思います。ですから、これは、本線がですね、地下に 23m から 40m で入ったんですから、当然、この外環の 2 についてはですね、外環計画全体についても、地下に入ったということで、これは計画は無くなったというのが、我々住民の考え方だと思います。ですから、即刻やめるというのではなくて、議論のなかで、そういう話し方で、話をするのであれば私はやりませんが、そういう全然関係のない 20 年 3 月に出了た議案、3 つの案ですね。そのことについて話し合いをするということは、私は行く必要がないと思っております。ですから、そこを明確にさせていただかないと、基本的に外環の 2 というのは、土屋委員もよくご存知のように法律を変えるというのは大変な事で、消すとかが消さないとか大変だと思いますけども。しかし、外環本線のこと、地下の大深度になったことについては、明確になってますので、これを施工するといった段階になっているのであれば、外環の 2 のことについてはですね、やはり要らないんだということが住民の皆さんのほとんどの方々が考えていることだと思いますので、

そのこのところをしっかりと、この意見を持って帰っていただいて、議論していただいて、次回の話し合いのなかで、出していただければ結構だと思いますけども、そういうことで、お願いしたいと思います。

(司会)

はい、有難うございました。時間がおしちゃってまして、まだご意見もあると思いますけども、今日いただいた、各委員さんから一人一人意見をいただきましたので、それについては、もう一度、整理できるものは整理していただき、回答できるものについては、回答をしていただければと思います。そういう意味では、今日、今、濱本さんがおっしゃったこの最後に言った、即刻廃止手続きをとれ、ということについては、この会で決める話では、自分はできないと思っております、それを司会がやれ、ということであっても私はできませんので、これはまた違うところで議論すべきじゃないかなと、私は思います。あと、古谷さん、何かあるんですか。

(古谷)

今の予測量ですね、森さん、何かお話ししたようで。その資料ですよ。それをちょっと説明してください。

(司会)

はい、お願いします。

(篠田)

外環国道です。交通量としてですね、いろいろとお出ししたことがありますけど、外環の2の交通量を本線の交通量とセットでお出ししたことはございません。武蔵野の周辺道路とか、あとインターチェンジとつなぐための道路みたいなものは出したこともあります。これがどこの交通量かはわかりにくいところもあったかと思うんですが、外環国道のホームページにも出ておりますけども、外環の2の交通量については、出したことがございません。

(司会)

はい、糸井さん、何か。手を挙げてましたが。糸井さん、お願いします。

(糸井)

関連の方をさきに。

(司会)

関連ですか。はい。

(古谷)

今のご説明はですね、これは青梅街道から東八を抜けるところで、という数値が入っていたと思うんですけど。それは、他の道路も使ったの予測値ですか？

(篠田)

他の街路というのは、どこの街路ですか？

(古谷)

つまり、予測値というものの自体が極めてそのいいかげんな形ですね、けれども少なくとも、その青梅街道から東八までのですね、間のところで地上部がいくら、それで本線はいくら、という数値があったはずですね。その資料にね。

(篠田)

見ていただいてもいいですけども、ないですよ。

(古谷)

ないですか？その資料じゃないかな。

(篠田)

でも、これはホームページにのっている資料で、多分これしか出してないと。18年6月のこの資料だと思うんですけど。

(古谷)

図が書いてあるやつですよ。

(森)

このことですよね。A1でオープンハウスで提示させていただいてますけど。外環の線上にのっかっている交通量は本線の交通量しか出してないです。多分、違う資料にも出したことはない。

(古谷)

いや、そこから計算しますと、やけに少ない交通量がのってたんです。私それで計算しましたから。

(司会)

すみません、ちょっと時間がないので、それはまたペンディングとさせていただきます。系井さん、最後、お願いします。

(系井)

3つ申しあげたいのは、1つ目は、最初に僕が言った意見に対して、東京都の意見、情報をきちっと映像情報、あるいはその他、当時の情報出すのか出さないのか、努力するのかもしれないのか、はっきり言っていただきたい。それから2つ目、濱本さんの意見、ここで意思決定するわけではないけども、それぞれの委員の意見は、聞いてもいいんじゃないかと。その意味で、僕は全く濱本さんの意見に大賛成です。前提が全く違う議論をしても意味が無いということだと思います。と、もう一つ、ここで、議論してるのは、単に道路を作るとか作らないとか、失礼。道路を作るその直接的なものだけを議論しているんですけども、1兆2千億、共産党的には1兆6千億もかかるプロジェクトですから、これはビックプロジェクトですから、こういう場合には、もっと関連するほかの影響要因がたくさんあるわけですから、僕らの生活がどうなるのか、地域住民の生活がどうなるのか、あるいは国家の財政がどう影響するのか、そういうことまで当然、情報としてみる必要があると、そういう情報を皆さん、全く出してこない。場合によっては、本線だって消える事だってあるし、本線だって僕は、これはできませんねと、言うことだってありえるわけですからね。だからそういうことに対して、少なくとも基本的に情報を出してないと、後になってこれはわかりませんでした、これはわかりませんでしたということになるわけですね。それはもう、今までの大きなプロジェクト、新幹線をも、成田空港をも、関西空港をも当初の予定と出来上がった後の予定は、全く変わっている部分がありますよね。あるいは、想定違いといったところもたくさんあるわけですから、少なくとも、国交省の時にも申し上げたんですけども、そういう基盤情報はきちっと出してくださいねと、言っても全く出てこなかった。今も全くそういう情報は出てこない。したがって、新しい人は、何がどういふふうに進んでるのかわからないというのは、当たり前の話ですよ。初めて来てわかるくらいのやっぱり総合的に、なぜここが必要かというのは、それだけ大きなプロジェクトなんですから、説明をしていただかないと困る。

(司会)

はい、有難うございました。時間が過ぎてしまいますので、とりあえず、ペンディングの部分については、ペンディングという形で次回また、進めたいと思います

すけども、地域の現状、課題の整理等を説明を受けようと思いましたが、そこまでいきませんでした。今回は、ペンディングでできるものから整理して、地域の現状課題についても入っていきたいと思います。古谷構成員には大変申し訳ないんですけども、今日やるつもりでいたんですけども、こういうことですので、次回にさせていただきたいと思います。それでは、事務局から本日のまとめを、時間が無くて申し訳ないんですけど、宜しくお願いします。

(事務局)

簡単に。まず最初ですが、議事録、議事要旨の確認、公表について確認していただきました。で、次に地上部街路の経緯ということで、構成員の皆さんからご意見をいただきまして、それについては、整理してまた必要なところに関しては次回、回答をするといったことでございます。それから、議事録の閲覧につきましては、議案書の閲覧も含めまして、近くで見るのが可能かどうかというところでも含めて、検討して、またお答えさせていただきます。以上で宜しいでしょうか。

(司会)

はい、有難うございます。なかなか今日はまとめが難しいので、また次回説明があると思いますけども。今日はちょっと中途半端で終わってしまいますので、大変申し訳ありませんけども、今日はここで閉会とさせていただきます。

(西村)

傍聴者のアンケートについては、お触れにならなかったの。

(司会)

それも、次回で。順番に入っているのですが。そこまで進みませんでしたので。大変、申し訳ございません。いろんな意見をいただきましたので、またそれを次回、活かしながら、この地域の現状課題の整理をしていきたいというふうに思っております。また、即刻廃止とか、都市計画が無効だとかって話になっちゃいますとね、先ほど、言われた構成員の方がおっしゃいましたが、なかなかその話をここでやるのは非常に難しいので、それはそれとして、そういう意見があると、いうことは今日述べていただいたので、今回はその外環のその2ですか、40m部分について、3提案がございますが、また廃止をしろ、という意見もありますので、その辺について現状課題を整理しながら、意見交換をしていきたいと思っております。それで宜しいでしょうか？

(糸井)

濱本委員がはっきりと言っているんだから、それに対して、東京都さんも少しははっきりした、皆さんが理解できるような返答をもってくるべきですよ。これについてはこうこうですよ、とはっきりと情報をもってくれば済む話じゃないですか。それを理解すれば次に進めるわけですよ。

(司会)

はっきりとした返答というのは、廃止しろというのに、廃止しますとか、廃止しませんとかって事ですか？

(糸井)

濱本意見に対して、これはこういうことで、こうことこういうことでこうですと。皆がわかるように、データなり、情報なりで。だから映像もその一つですよ。

(司会)

先ほど、委員さんから話を聞いたことについては、整理して、またお話しますと私したんですけども。今、すぐにできるものとできないものがございまして、そのへんはご了承願いたいな、と思います。

(糸井)

東京都さんがはっきり言ってない。司会者として、そういうこと言うのはいいんだけど。東京都さんが今の皆さんの話を聞いて、はっきりとした情報をできるだけ努力してもってきます、ということを、はっきりと明言されてないですよ、何も。

(司会)

一応、言葉では言ってませんが。次回宜しくって話はしてますのでね。次回にちゃんとした回答できるものに関してはお願いしますと、言ってますので、それに対して東京都さんから出ませんという話もございませんので。そこは糸井さん、理解していただきたいんですけども。

(糸井)

渡邊さんがそういうことを言っているのが、3回続いて、今回で何回目？

(司会)

そうじゃないと思いますよ。

(系井)

それはね、渡邊さんが言うことはわかりますよ。だからそれが次回、東京都さんが渡邊さんのいう、まとめたやつを努力するなりして、持ってきたかということが、会を重ねるごとに、2回より3回、3回より4回と密度が増したかということ、増した情報にはなっていないでしょ。渡邊さんが言われるように、渡邊さんから東京都さんに宜しく願います、とはっきりおっしゃいましたから、それ以降議論するのは野暮ですね。というのもわかるけど、結果として、そうならないんじゃないですか。

(司会)

別に私はどっちの肩をもつということではないですが、その都度、回答は東京都からいただいておりますので、それがまだ不十分なところが残っているというのは、確かだと思いますけども、これから会を重ねていくにしたがって、きちっとした形になっていくと思っています。で、ちょっと極論が2極なものですから、正直言って、発言がですね。廃止っていう話になっちゃうとこの会の目的ではないですよ、というのが私の立場ですので、その辺だけのご理解いただいて、いかないと、これは会議になりませんよ、正直いいまして。先ほど、田徳さんからもお話をいただきましたけど、それから黒木さんだとか、お話いただきましたけどね。目的をもった会議ですので、私はその進行をまかせられているのであって、その法的な判断をここでするっていう、考え方は私にはございませんので、皆さん、よくご理解いただきたいと思うんですけども。

(檜山)

すみません、時間もありますので、まとめてください。

(司会)

はい、最後に東京都さん。願います。

(土屋)

先ほど、司会者の方で整理をしてくださいましたけども、各委員の意見について、一応、皆さん、一言ずついただきましたので、その部分について、整理をしたうえでですね、回答できるものにつきましては、回答いたしたいと考えておりますので、宜しく願います。

(司会)

次回の開催時期について、事務局から願えますか。

(事務局)

次回につきましては、10月ごろを目途に皆様のご予定を伺いながら、決定していきたいと思っております。

(司会)

なかなかまとまりがない会議になったんですけども、委員さん一人一人から意見をいただきまして、それから東京都さんに対してもそれについても、努力をしていくと、糸井さんからの質問でもございましたので、そういう形のなかで、ますますいい議論をしていきたいと、私は思っております。今日は第5回武蔵野市における話し合いの会をこれで終了させていただきたいと思っております。お帰りの際はお気をつけてお帰りください。時間が越してしまいまして、大変申し訳ございません。失礼しました。